
ANEJO Nº0.- PRESELECCIÓN DE ALTERNATIVAS DE LA FASE I

INDICE

1.- PROCESO METODOLÓGICO DEL ESTUDIO INFORMATIVO	1	4.1.3.- Objetivo de Afecciones	16
2.- DEFINICIÓN DE CORREDORES	2	4.1.4.- Objetivo Económico	17
3.- GENERACIÓN DE ALTERNATIVAS	5	4.2.- Comparación de Alternativas	18
3.1.- Tramo 1 – Gandía	7	4.2.1.- Matriz de Valoración	18
3.1.1.- Alternativa 1A.....	7	4.2.2.- Análisis de los Resultado Obtenidos	20
3.1.2.- Alternativa 1B.....	7	4.3.- Selección de las Alternativas que pasan a Fase II.....	21
3.2.- Tramo 2 – Oliva.....	7		
3.2.1.- Alternativa 2A.....	8		
3.2.2.- Alternativa 2B.....	8		
3.2.3.- Alternativa 2C	8		
3.3.- Tramo 3 – Denia - Calpe.....	8		
3.3.1.- Alternativa 3A.....	8		
3.3.2.- Alternativa 3B.....	9		
3.3.3.- Alternativa 3C	9		
3.3.4.- Alternativa 3D	10		
3.3.5.- Alternativa 3E.....	10		
3.4.- Resumen de Alternativas	10		
4.- ANÁLISIS Y COMPARACIÓN DE ALTERNATIVAS	12		
4.1.- Caracterización de Alternativas.....	12		
4.1.1.- Objetivo Funcional	12		
4.1.1.1.- Calidad del Trazado.....	12		
4.1.1.2.- Tiempos de Viaje	13		
4.1.1.3.- Demanda	14		
4.1.2.- Objetivo Ambiental.....	14		

1.- PROCESO METODOLÓGICO DEL ESTUDIO INFORMATIVO

La metodología para el desarrollo del Estudio Informativo se ha dividido en tres fases:

- FASE I: Análisis Funcional y Definición de Alternativas 1:25.000
 - Recopilación de Información

El Estudio Informativo ha comenzado con una recopilación y análisis de toda la información existente relacionada con el estudio. Entre esta información cabe destacar el Estudio Previo de Viabilidad de la Conexión Ferroviaria Valencia – Alicante por la Costa que ha realizado la Generalitat Valenciana y que ha sido analizado en detalle en esta primera fase del estudio.

- Estudio Funcional

En esta misma fase se ha llevado a cabo un Estudio Funcional que ofrece como resultado unos parámetros y criterios de diseño, que han sido empleados tanto en la caracterización del territorio y definición de los corredores como en la generación de alternativas a la escala 1:25.000.

- Desarrollo y estudio de alternativas/corredores a escala 1:25.000

Finalmente, en esta primera fase se desarrolla el planteamiento y estudio de alternativas/corredores a escala 1:25.000 finalizando con el establecimiento de unos criterios de comparación y diseño que han permitido determinar las alternativas que pasan a la siguiente fase del Estudio.

El objeto del presente anejo es el de describir el proceso que se ha seguido, dentro de esta primera fase del Estudio Informativo, para la generación de las alternativas desarrolladas y el posterior análisis comparativo entre ellas que ha concluido con las alternativas que pasan a la siguiente fase del Estudio.

- FASE II: Desarrollo de Alternativas a escala 1:5.000

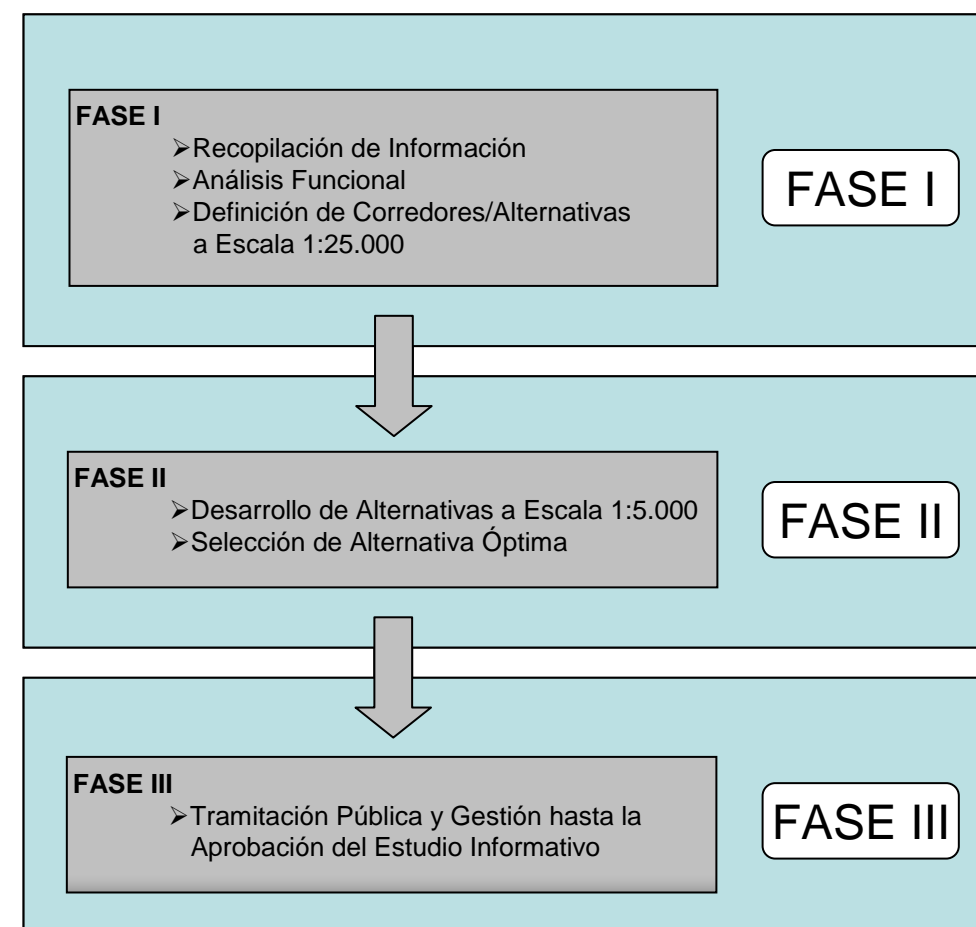
Las alternativas que han resultado elegidas para su análisis en la Fase II son desarrolladas y analizadas a esta escala de trabajo.

Dentro de esta fase se realizan todos los trabajos necesarios para el análisis de las alternativas (trazado, drenaje, movimiento de tierras, etc).

Finalmente, se lleva a cabo un análisis comparativo de alternativas con el fin de obtener la Alternativa óptima.

- FASE III: Tramitación Pública y Gestión hasta su aprobación

La última de las Fases la constituye la remisión de toda la información al Órgano Ambiental y la realización del proceso de información pública y ambiental.



2.- DEFINICIÓN DE CORREDORES

Dentro de la Fase I del presente Estudio Informativo se ha procedido a la caracterización del ámbito de estudio a través de una serie de variables, con objeto de tener un conocimiento amplio de la zona en donde se han definido los corredores objeto de esta primera fase del estudio.

A continuación se recoge un cuadro sintético con el conjunto de todas las variables relevantes para el área de estudio.

Estas variables se encuentran agrupadas en bloques, de forma que conforman los principales aspectos temáticos que han sido objeto de análisis en otros documentos incorporados en el presente Estudio Informativo:

ASPECTO	VARIABLES ASOCIADAS A CADA ASPECTO
ASPECTOS FÍSICOS	OROGRAFÍA Y PENDIENTES HIDROLOGÍA Y RIESGO DE INUNDACIÓN GEOLOGÍA Y GEOTECNIA
ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES	ESPACIOS PROTEGIDOS O SINGULARES HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO VEGETACIÓN Y FAUNA PAISAJE
ASPECTOS TERRITORIALES	PLANEAMIENTO URBANO APROVECHAMIENTO DEL SUELO CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA
ASPECTOS CULTURALES	AREAS DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA ELEMENTOS ETNOGRÁFICOS Y ARQUITECTÓNICOS VÍAS CON INTERÉS CULTURAL

Una vez elaborados los diferentes Planos Temáticos con las características descritas anteriormente se ha procedido a definir el Plano de Síntesis Global por superposición de cada uno de éstos, calificando cada “celda” del territorio con la capacidad de acogida más desfavorable del conjunto de los mismos.

Esta síntesis global da lugar, en definitiva, a un plano de “manchas graduales del territorio” que identifica la mayor o menor capacidad de acogida por parte del mismo

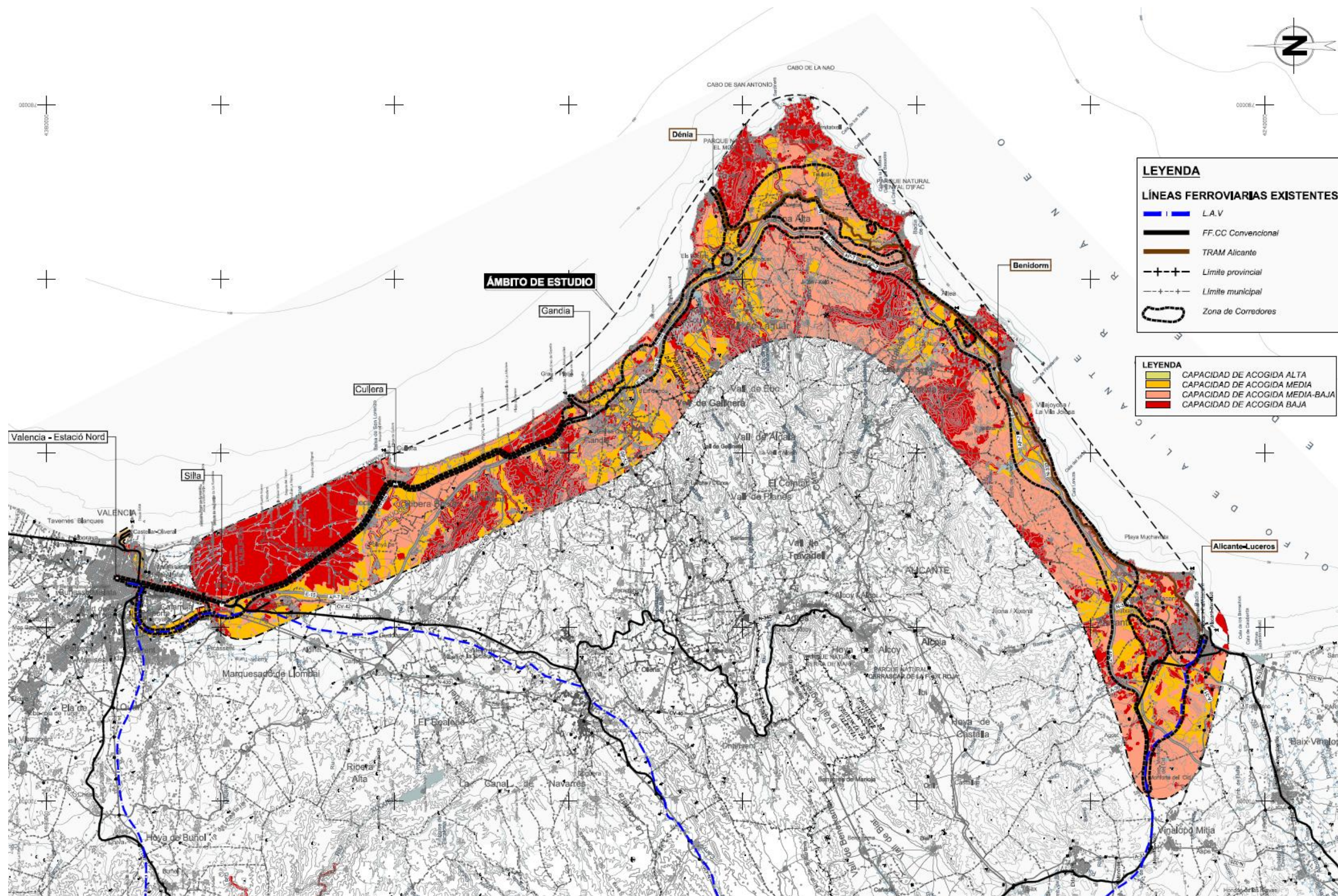
de la nueva infraestructura. Destacan dentro de las cuatro categorías de capacidad de acogida los siguientes aspectos:

SINTESIS GLOBAL		
CONDICIONANTES	VARIABLE	CAPACIDAD DE ACOGIDA
ESPACIOS NATURALES, VEGETACION y HÁBITATS	LIC / ZEPA RED HIDROGRÁFICA. CURSOS Y LÁMINAS DE AGUA PLAYAS Y DUNAS HUMEDALES, LAGUNAS Y MARISMAS SALINAS ROQUEDOS	BAJA
PAISAJE	PAISAJES PROTEGIDOS	
PLANEAMIENTO	SUELO URBANO SNU PROTEGIDO	
USOS DEL SUELO	RESIDENCIAL, URBANO E INDUSTRIAL RECREATIVO	
PATRIMONIO	ÁREAS DE PROTECCIÓN DE LOS BIENES ARQUEOLÓGICOS - YACIMIENTOS	MEDIA - BAJA
OROGRAFÍA	COTAS SUPERIORES A 200 m.	
PENDIENTES	SUPERIOR AL 15%	
GEOLOGÍA	TURBERAS, SALINAS, YESOS, MATERIALES EXPANSIVOS, ALBUFERAS Y MARISMAS	
ESPACIOS NATURALES, VEGETACION y HÁBITATS	HIC- PRIORITARIOS PARQUE NATURAL RESERVA NATURAL DE FAUNA) MICRORESERVA CUEVAS MONTES CATALOGADOS PARAJE NATURAL MUNICIPAL PASTIZALES NATURALES MATORRALES	
PAISAJE	MARISMA Y HUMEDAL LITORAL MONTAÑOSO	
PLANEAMIENTO	SUELO URBANIZABLE	
PATRIMONIO	VIA AUGUSTA VIA DIANIUM	

SINTESIS GLOBAL		
CONDICIONANTES	VARIABLE	CAPACIDAD DE ACOGIDA
OROGRAFÍA	COTAS ENTRE 100-200 M.	MEDIA
PENDIENTES	PENDIENTES ENTRE 5-15%	
GEOLOGÍA	DEPÓSITOS ALUVIALES, TERRAZAS Y GLACIS	
ESPACIOS NATURALES, VEGETACION y HÁBITATS	HIC- NO PRIORITARIOS ZONA DE INFLUENCIA EN ZONAS HUMEDAS BOSQUES DE CONÍFERAS	
USOS DEL SUELO	AGRÍCOLA / NATURAL MIXTO AGRICOLA-NATURAL	
OROGRAFÍA	COTAS ENTRE 0-100 M.	ALTA
PENDIENTES	PENDIENTE MENOR DEL 5%	
GEOLOGÍA	CALIZAS, MARGAS Y DOLOMIAS	
ESPACIOS NATURALES, VEGETACION y HÁBITATS	MOSAICO DE CULTIVOS ARROZALES TEJIDO URBANO Y ZONAS VERDES URBANAS ESCOMBRERAS, VERTEDEROS Y MINAS	
PLANEAMIENTO	SUELO NO URBANIZABLE COMÚN	
USOS DEL SUELO	FORESTAL AGRÍCOLA ARTIFICIAL INFRAESTRUCTURAS	
PATRIMONIO	ZONAS CON GRADO CERO DE AFECCIÓN PALEONTOLÓGICA*	

A partir del plano de síntesis global generado se ha delimitado la superficie apta para acoger alternativas de trazado que den solución al objetivo planteado en el presente Estudio Informativo.

De esta manera el resultado final conforma una gran superficie tal y como se puede observar en la página siguiente.



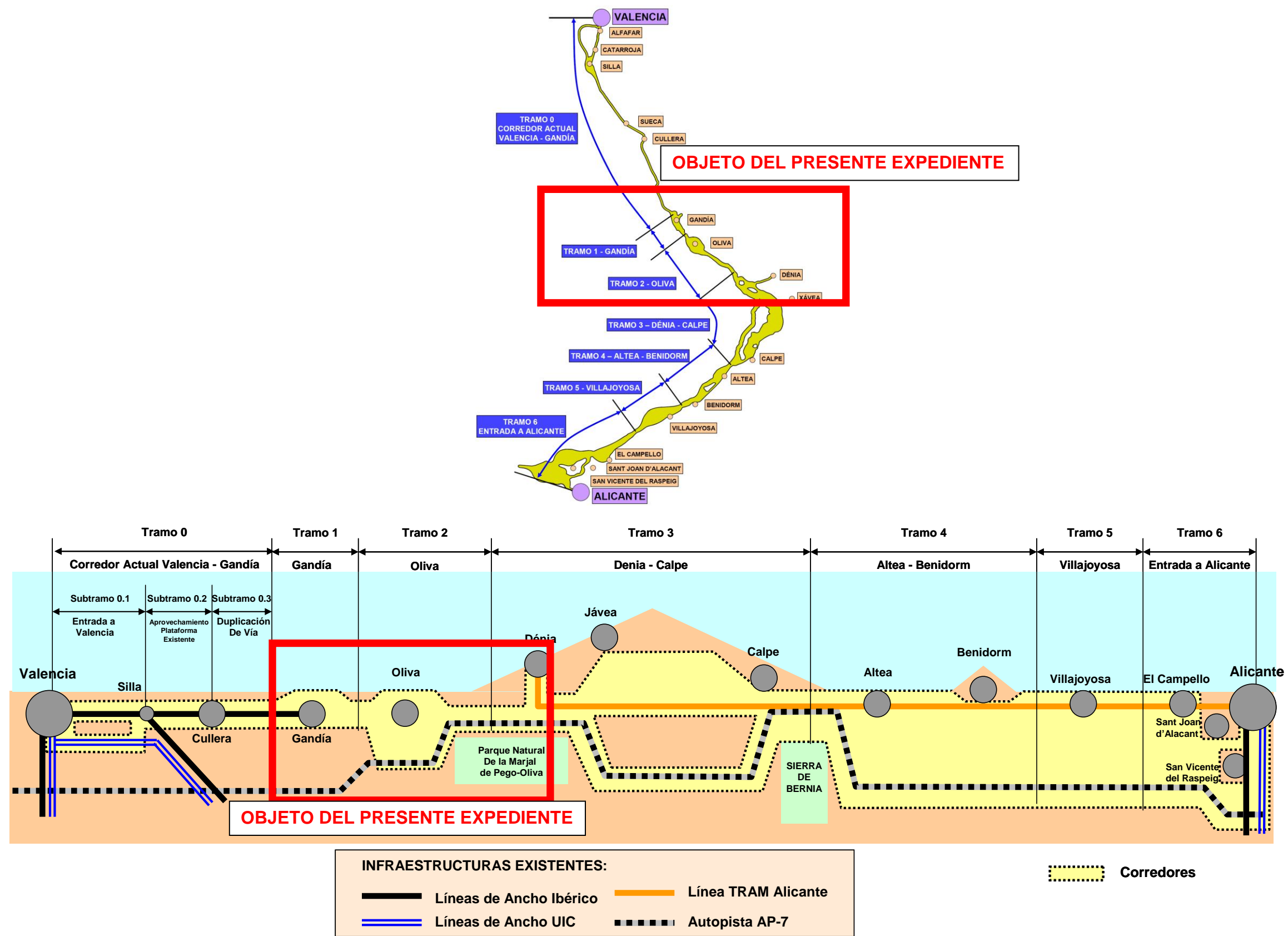
3.- GENERACIÓN DE ALTERNATIVAS

Destacar en primer lugar que el corredor descrito en el anterior apartado se ha tramificado, con objeto de analizar con más en detalle todo el ámbito de actuación, en los siguientes tramos:

- Tramo 0 – Corredor Actual Valencia – Gandía (Fuera del objeto del presente Expediente).
- Tramo 1 – Gandía **(Objeto de los trabajos desarrollados dentro del presente Expediente).**
- Tramo 2 – Oliva **(Objeto de los trabajos desarrollados dentro del presente Expediente).**
- Tramo 3 – Denia – Calpe **(Objeto de los trabajos desarrollados dentro del presente Expediente, aunque de forma parcial llegando únicamente hasta el núcleo de población de Denia).**
- Tramo 4 – Altea – Benidorm (Fuera del objeto del presente Expediente)
- Tramo 5 – Villajoyosa (Fuera del objeto del presente Expediente)
- Tramo 6 – Entrada a Alicante (Fuera del objeto del presente Expediente)

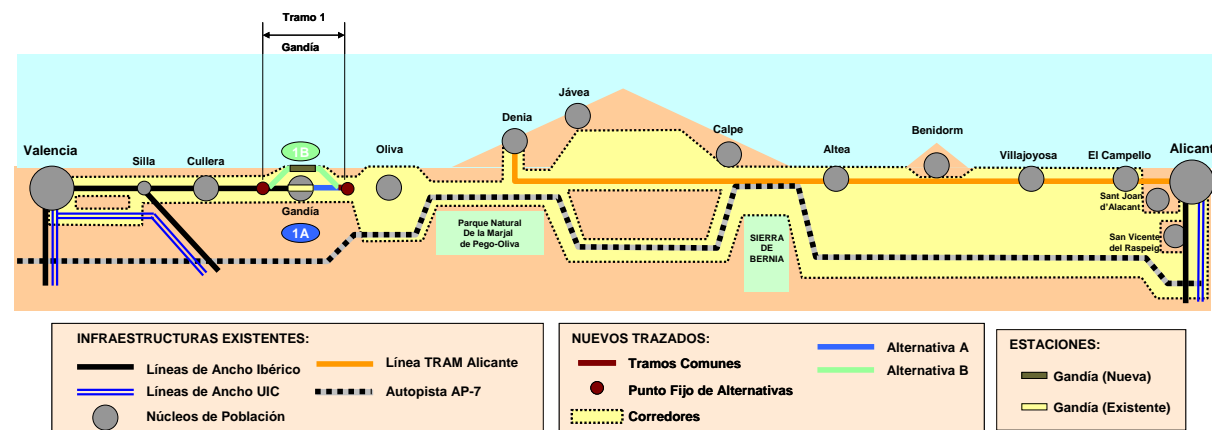
Se considera que cada uno de estos tramos presentan aspectos funcionales diferenciadores entre sí que hacen necesario un estudio individualizado en cada uno de ellos en esta primera fase del estudio a través de alternativas localizadas y así, de esta manera, obtener para fases posteriores alternativas completas Valencia – Alicante con las alternativas más favorables obtenidas en cada uno de estos tramos.

A continuación se muestran dos esquemas con las tramificación realizada:



A continuación se describen brevemente los tramos objeto de la presente subdivisión del Estudio Informativo en el tramo Gandía – Denia, del Tren de la Costa. Es preciso destacar que el Tramo 3 llegaba hasta los alrededores de Altea.

3.1.- Tramo 1 – Gandía



En este tramo se analizan las posibles alternativas de paso por la zona de influencia del núcleo de población de Gandía.

Comienza antes de la llegada entramado urbano de Gandía y finaliza en los alrededores del núcleo de población de Bellreguard.

Para este tramo se definen dos alternativas descritas a continuación:

3.1.1.- Alternativa 1A

Esta primera alternativa discurre por el actual pasillo ferroviario hasta la estación de Gandía duplicando la vía existente y manteniendo la ubicación de la actual estación de viajeros pero remodelándola para aumentar la longitud de sus andenes ya que en la actualidad no alcanzan los 100 metros de longitud.

A la salida de la estación de viajeros de Gandía aprovecha en todo lo posible el antiguo corredor ferroviario Carcaixent - Denia convertido en vía verde hasta la llegada al núcleo de población de Oliva con un desarrollo similar al del Proyecto Constructivo Gandía – Oliva redactado por la Generalitat Valenciana.

3.1.2.- Alternativa 1B

Esta segunda alternativa parte de la línea actual Silla – Gandía antes de la llegada al núcleo de población de Gandía duplicando la vía desde el inicio del tramo hasta el citado punto de arranque.

La nueva alternativa se convertiría en la vía general de la línea partiendo de la misma, a través de un aparato de vía, la vía actual dejando abierta la posibilidad de reabrir el ramal de acceso al puerto e incluso mantener la estación actual de viajeros de Gandía si se estima necesario.

En el tramo en donde esta alternativa se sitúa paralelamente a la vía actual, al norte del núcleo de población de Gandía, se localiza la futura estación que da servicio a dicho núcleo de población, estación que se ejecutará en superficie.

Posteriormente discurre por la franja del territorio existente entre Gandía y la costa, y una vez superado el citado núcleo de población, la alternativa busca al antiguo corredor ferroviario que unía antiguamente Carcaixent con Denia hasta situarse sobre él al final del tramo.

3.2.- Tramo 2 – Oliva



En este segundo tramo se definen las posibles alternativas de paso por la zona de influencia del núcleo de población de Oliva.

El tramo comienza al sureste del núcleo de población de Gandía y finaliza al oeste del núcleo de población de El Verger.

Para este tramo se definen tres alternativas descritas a continuación:

3.2.1.- Alternativa 2A

La primera de las alternativas definidas en este tramo presenta a su vez dos subtramos diferenciados entre sí descritos a continuación:

En primer lugar la alternativa discurre sobre el antiguo corredor ferroviario Carcaixent – Denia hasta la llegada al núcleo de población de Oliva. Una vez superado el entramado urbano de Oliva, en donde se define una nueva estación soterrada, la alternativa se sitúa paralelamente a la autopista AP-7 hasta el final del tramo con un desarrollo similar al definido dentro del Proyecto Básico Oliva - Denia redactado por la Generalitat Valenciana.

3.2.2.- Alternativa 2B

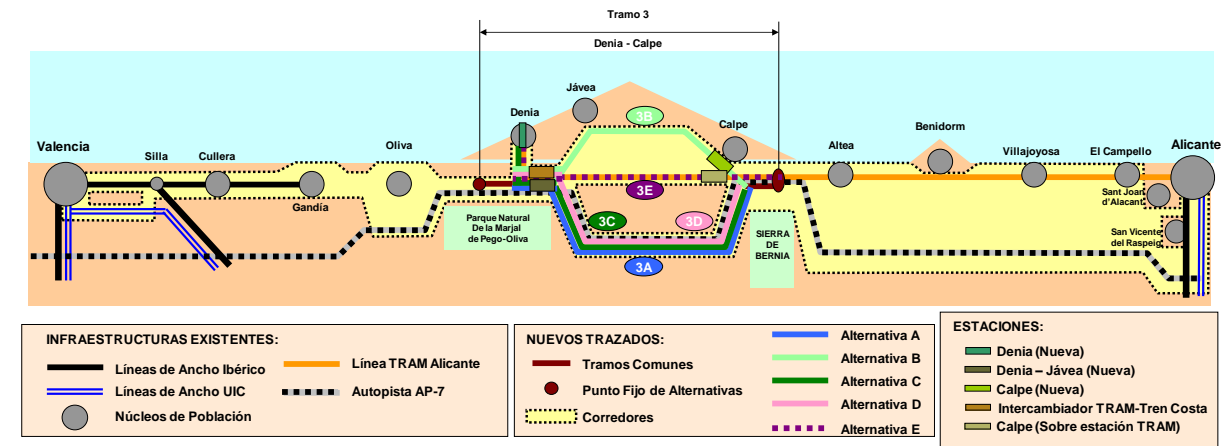
Esta segunda alternativa bordea al núcleo de población de Oliva por el norte discurriendo por tanto entre Oliva y la costa, en donde se define una nueva estación en superficie.

Una vez superado el núcleo de población la alternativa coincide en su desarrollo con el ya explicado para la alternativa 2A realizando un recorrido paralelo a la AP-7 hasta el final del tramo.

3.2.3.- Alternativa 2C

La tercera de las alternativas definidas en este tramo comienza, al igual que las alternativas 2A y 2B, sobre el antiguo pasillo ferroviario Carcaixent – Denia bordeando posteriormente al núcleo de población de Oliva por el sur, en donde se define una nueva estación en superficie, siguiendo un recorrido paralelo al de la AP-7 recorrido que mantiene de esta manera hasta el final del trazado en los alrededores de el Verger.

3.3.- Tramo 3 – Denia - Calpe



Este nuevo tramo se corresponde con el de mayor longitud de todos los analizados y discurre en el entorno con la orografía más complicada de todo el trayecto Valencia – Alicante atravesando cadenas montañosas y barrancos.

El tramo comienza en los alrededores de los núcleos de población de El Verger y Ondara y se corresponde con el tramo que se acerca más a los núcleos de población de Denia y Jávea finalizando cerca de la costa entre los núcleos de población de Calpe y Altea.

Dada la importancia y la alta demanda que genera el núcleo de población de Denia, se han planteado cinco alternativas de trazado, cada una de ellas con una estación ferroviaria que da servicio al citado núcleo de población.

Destacar que en este tramo tiene especial relevancia la existencia de la línea TRAM en un tramo (Benidorm – Denia) en donde el servicio se encuentra infrutilizado, lo que permitiría el aprovechamiento de su infraestructura para alguna de las alternativas a definir.

3.3.1.- Alternativa 3A

La primera de las alternativas definidas para este tramo Denia - Calpe presenta un trazado paralelo a la Autopista AP-7 a lo largo de todo su recorrido con separaciones en planta variables entre las dos infraestructuras.

Es importante resaltar que se define una nueva estación conjunta para los núcleos de población de Denia y Jávea en un espacio existente entre los viales AP-7 y N-332 al norte del núcleo de población de El Pedreguer.

Esta nueva estación se sitúa lo más cercano posible a la N-332 para que de acceso, a través de lanzaderas de autobuses, a los núcleos de población de Denia y Jávea.

3.3.2.- Alternativa 3B

Esta segunda alternativa posee un trazado idéntico al descrito para la alternativa 3A hasta el PK 7+000 en la localización en donde dicha alternativa definía la futura estación con la que daría servicio a los núcleos de población de Denia y Jávea. Sin embargo, esta segunda alternativa no define en esta ubicación a la estación de Denia y Jávea sino que lo sitúa en los alrededores del PK 9+000 en un tramo en donde realiza un cruce a distinto nivel con la línea TRAM. En este cruce se define una estación intercambiador entre ambas infraestructuras.

A través de esta estación intercambiador y de la línea TRAM se accedería al núcleo de población de Denia y al resto de paradas de la línea TRAM.

A partir de esta localización la alternativa 3B discurre por la cuenca del río Xaló-Gorgos, bordeando posteriormente las cadenas montañosas existentes en este tramo de actuación.

A continuación presenta un trazado de norte a sur una vez que realiza el cruce con el río Xaló-Gorgos discurriendo entre los núcleos de población de Teulada y Benitatxell para posteriormente bordear al núcleo de población de Calpe y a las urbanizaciones existentes a su alrededor.

Destacar que esta alternativa, a diferencia con la 3A, define una estación soterrada que daría servicio al núcleo de población de Calpe.

3.3.3.- Alternativa 3C

Esta tercera alternativa presenta un trazado idéntico al de las alternativas 3A y 3B con un recorrido paralelo al de la AP-7 hasta el PK 3+500 en donde el trazado se separa de la AP-7 para bordear por el norte de la elevación orográfica denominada "Muntanya de la Sella", para posteriormente buscar la penetración al núcleo de población de Denia adosada a la actual plataforma de la línea TRAM. Esta penetración se realiza a través de una plataforma para vía doble adosada a la de la línea TRAM.

Esta alternativa incluye una nueva estación situada antes de introducirse en el entramado urbano de la ciudad de Denia junto a una estación ya existente de la línea TRAM a través de la cual se podría realizar un intercambio modal.

Es preciso destacar que esta alternativa está definida a través de 3 trazados, que se corresponden con los siguientes:

- Tramo Valencia – Denia: cuyo origen es el inicio del tercer tramo y su final la futura estación de Denia.
- Tramo Denia – Alicante: cuyo origen es la futura estación de Denia y su final, el final del tercer tramo. Comentar que el inicio geométrico real de este trazado se sitúa fuera de la estación de Denia con objeto de no solapar su trazado con el del tramo Valencia – Denia. Parte del PK 8+000 del tramo Valencia – Denia.
- Ramal de cierre: correspondiente a la conexión de los dos tramos anteriores con el que se realiza el cierre del triángulo de bifurcación entre dichos tramos.

En la salida desde la nueva estación de Denia en dirección a Alicante esta alternativa discurre nuevamente adosada a la plataforma de la línea TRAM hasta los alrededores del PK 3+000 del tramo Denia – Alicante, en donde se separa de la línea TRAM para que, a través de un trazado perpendicular al de la N-332, cruzar a esta infraestructura y posteriormente a la AP-7, para conectar inmediatamente

después con el trazado descrito para la Alternativa 3A compartiendo su trazado hasta el final del tramo, es decir, definiendo un trazado paralelo al de la AP-7.

3.3.4.- Alternativa 3D

Esta tercera alternativa muestra un trazado idéntico al de la alternativa 3C sin la entrada al núcleo de población de Denia, es decir, realiza un recorrido paralelo al de la AP-7 hasta el PK 3+500 en donde el trazado se separa de la AP-7 para bordear por el norte de la elevación orográfica denominada “Muntanya de la Sella”. Posteriormente se situaría paralelamente a la plataforma de la línea TRAM en dirección a Alicante para finalmente realizar el cruce con la N-332 y la AP-7 finalizando el trazado con un recorrido paralelo al de esta última infraestructura.

En un tramo recto situado al norte de la elevación orográfica denominada “Muntanya de la Sella” se define una estación pasante en una localización más cercana al núcleo de población de Denia que la estación definida en la Alternativa 3A.

Para poder acceder a Denia se plantea una estación intermodal con la línea TRAM realizando una variante a ésta última a través de un trazado con un tramo paralelo al de la alternativa del Tren de la Costa en donde se define la estación intermodal.

No obstante, destacar que se podría plantear la no ejecución de la variante al TRAM y por lo tanto de la estación intercambiador, dando acceso al núcleo de población a través de lanzaderas de autobuses. Esta segunda opción abarataría sustancialmente el coste de inversión de esta alternativa.

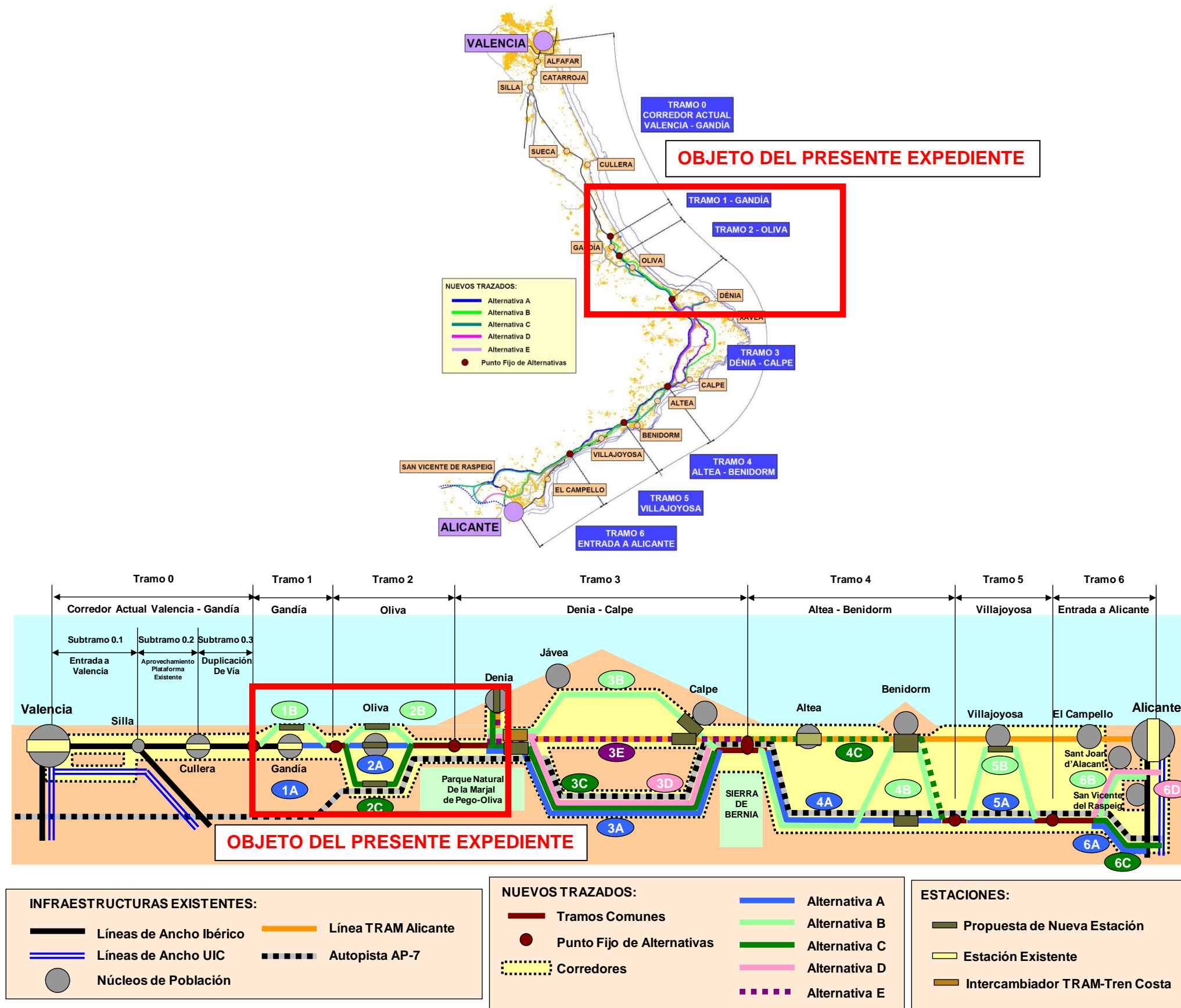
3.3.5.- Alternativa 3E

Esta quinta y última alternativa desarrollada dentro del tercero de los tramos presenta un primera trazado idéntico al de la Alternativas 3C con la diferencia de que, en vez de realizar la penetración al núcleo de población de Denia adosada a la plataforma de la línea TRAM, aprovecha su infraestructura, es decir, la alternativa 3E discurre sobre la plataforma de la línea TRAM, duplicándola, aprovechando que en el tramo Benidorm – Denia esta infraestructura está infrautilizada.

Es preciso destacar que desde Denia hasta Altea la línea TRAM posee un trazado con una geometría de baja calidad en donde la sucesión de alineaciones curvas con radios muy reducidos (del orden de 150 metros) penaliza su aprovechamiento por lo que se procede a realizar variantes locales en las alineaciones curvas de menor radio con objeto de que el radio mínimo final de la alternativa sea de al menos de 300 o en casos excepcionales de 250 metros.

3.4.- Resumen de Alternativas

En la página mostrada a continuación se muestran dos esquemas-resumen de todas las alternativas definidas para esta primera fase del Estudio Informativo.



4.- ANÁLISIS Y COMPARACIÓN DE ALTERNATIVAS

Una vez generadas las alternativas, se ha procedido a la caracterización de dichas alternativas con objeto de realizar posteriormente un análisis comparativo de alternativas y proceder finalmente a la elección de las alternativas más favorables que pasarán a Fase II.

Para ello se ha procedido a la caracterización y posterior comparación de las alternativas a través de cuatro objetivos:

- **Objetivo Funcional:** La sociedad espera que la actuación que se realice sea la que ofrezca el mejor servicio al usuario del nuevo modo de transporte.
- **Objetivo Ambiental:** La sociedad espera que la actuación que se realice provoque el mínimo impacto sobre el medio ambiente.
- **Objetivo de Afecciones:** La sociedad espera que la actuación que se realice genere la mínima afección sobre el territorio que atraviesa.
- **Objetivo Económico:** La sociedad espera que la actuación que se realice posea la mayor rentabilidad económica.

Es preciso destacar, que para el tramo 3 se comparó a las alternativas en su totalidad, es decir, hasta los alrededores de Altea.

4.1.- Caracterización de Alternativas

A continuación se muestra los resultados obtenidos en la caracterización de las alternativas generadas a través de los cuatro objetivos citados.

4.1.1.- Objetivo Funcional

Bajo este objetivo se han caracterizado a todas las alternativas bajo los siguientes tres criterios:

- Calidad de trazado.
- Tiempos de viaje.

- Demanda

4.1.1.1.- *Calidad del Trazado*

Se ha optado por realizar una valoración global de los trazados de las diferentes alternativas que tenga en cuenta la calidad tanto en planta como en alzado.

Para la valoración de la calidad en planta se establecen rangos de radios de las alineaciones circulares por la importancia de los mismos.

Así, resultan los siguientes escalones con sus correspondientes coeficientes de ponderación.

Radio R (m)	Coefficiente de ponderación
$R < 500$	1
$500 \leq R < 1.500$	2
$1.500 \leq R < 2.500$	3
$2.500 \leq R < 3.500$	4
$R > 3.500$ y Rectas	5

Por lo que respecta a la valoración del trazado en alzado, se ha considerado la pendiente longitudinal, pues representa el parámetro esencial mediante el cual se pueden comparar las alternativas, estableciendo, al igual que se hizo con el trazado en planta, unos rangos de valores con sus correspondientes coeficientes de ponderación.

Dichos rangos y coeficientes se recogen en la siguiente tabla.

Pendiente Longitudinal P(‰)	Coefficiente de ponderación
$P \geq 25$	1
$15 < P < 25$	2
$5 < P \leq 15$	3
$0 < P \leq 5$	4
$P = 0$	5

Con el objetivo de lograr una valoración global de la calidad del trazado, se ponderan las valoraciones de planta y alzado según los siguientes pesos.

Criterio	Peso
Planta	0,5
Alzado	0,5

La valoración finalmente obtenida está comprendida entre 1 (valor más desfavorable) y 5 (valor más favorable), por lo que deberá realizarse la correspondiente transformación lineal para obtener puntuaciones entre 0 y 10.

A partir de estas consideraciones se obtiene una puntuación del indicador de calidad del trazado para cada una de las alternativas como se indica en la tabla siguiente, resultados obtenidos del Anejo Nº8 “Caracterización de las Alternativas”:

TRAMO 1.- GANDIA		
ALTERNATIVA	RESULTADO	PUNTUACIÓN
1A	3,99	7,46
1B	3,39	5,98

TRAMO 2.- OLIVA		
ALTERNATIVA	RESULTADO	PUNTUACIÓN
2A	3,98	7,44
2B	3,70	6,74
2C	3,54	6,35

TRAMO 3.- DENIA-CALPE		
ALTERNATIVA	RESULTADO	PUNTUACIÓN
3A	3,14	5,34
3B	3,15	5,36
3C	3,13	5,31
3D	3,03	5,06
3E	3,00	5,00

4.1.1.2.- Tiempos de Viaje

Se ha realizado un análisis de velocidades y tiempos de recorrido de cada una de las alternativas, calculados con el programa informático de simulación de tráfico ferroviario TRAIN-SM.

Se han realizado las simulaciones en los dos sentidos de circulación y realizando paradas de 2 minutos en aquellas alternativas que tengan estaciones.

Una vez determinados los tiempos de viaje para cada una de las alternativas, resulta necesario establecer cuales van a ser los tiempos de viaje considerados como extremos de la ley lineal que permiten transformar los valores representativos de cada una de las alternativas a una puntuación entre 0 y 10.

En este caso, los valores extremos de la ley lineal de transformación que permiten transformar los valores representativos de cada una de las alternativas a una puntuación entre 0 y 10 son:

- Valor más favorable. Se toma como valor más favorable (Puntuación 10) el correspondiente a una reducción del 25% del mínimo de los tiempos obtenidos.
- Valor más desfavorable. Se toma como valor más desfavorable (Puntuación 0) el correspondiente a un incremento del 25% del máximo de los tiempos medios obtenidos.

A partir de estas consideraciones se obtiene una puntuación del indicador tiempo de viaje para cada una de las alternativas como se indica en la tabla siguiente, tiempos obtenidos del Anejo Nº9 “Análisis Funcional y Tiempos de Recorrido”:

TRAMO 1.- GANDIA		
ALTERNATIVA	TIEMPO MEDIO (min)	PUNTUACIÓN
1A	5' 18''	5,77
1B	5' 41''	4,54

TRAMO 2.- OLIVA		
ALTERNATIVA	TIEMPO MEDIO (min)	PUNTUACIÓN
2A	9' 13''	5,62
2B	9' 37''	4,85
2C	9' 44''	4,63

TRAMO 3.- DENIA-CALPE		
ALTERNATIVA	TIEMPO MEDIO (min)	PUNTUACIÓN
3A	11' 55''	8,97
3B	17' 45''	6,94
3C	16' 51''	7,25
3D	12' 48''	8,66
3E	30' 12''	2,62

TRAMO 1.-GANDIA		
ALTERNATIVA	RESULTADO	PUNTUACIÓN
1A	100%	10,0
1B	50%	5,0

TRAMO 2.- LIVA		
ALTERNATIVA	RESULTADO	PUNTUACIÓN
2A	100%	10,0
2B	50%	5,0
2C	20%	2,0

TRAMO 3.- DENIA – CALPE		
ALTERNATIVA	RESULTADO	PUNTUACIÓN
3A	15%	1,5
3B	60%	6,0
3C	75%	7,5
3D	56%	5,6
3E	68%	6,8

4.1.1.3.- Demanda

Para poder diferenciar unas alternativas de otras según un criterio relacionado con la demanda se va a utilizar como indicador la captación de la demanda que presentan cada una de las alternativas captación que dependerá de las distancias de las estaciones definidas en cada una de ellas respecto al centro urbano y el modo de acceso al núcleo de población al que dan servicio.

En los casos en los que las alternativas presenten más de una estación se ponderará la captación de cada una de ellas según la importancia de los núcleos urbanos a los que dan acceso. A partir de estas consideraciones se obtiene una puntuación del indicador de Captación de la Demanda para cada una de las alternativas tal y como se indica en la tabla siguiente, resultados obtenidos del Anejo N°8 "Caracterización de las Alternativas":

4.1.2.- Objetivo Ambiental

El componente ambiental juega un papel importante a la hora de valorar las alternativas planteadas, por ese motivo se ha optado por incluir en el presente análisis comparativo de alternativas los resultados obtenidos en la valoración ambiental del presente Estudio Informativo. La comparación de las alternativas estudiadas se ha realizado mediante la asignación de un valor final a cada una de ellas que resulta de la suma de cada uno de los impactos generados sobre los distintos aspectos del medio, según los siguientes criterios.

VALORACIÓN DE IMPACTO	PUNTUACIÓN
MUY BENEFICIOSO	10
BENEFICIOSO	8
POSITIVO	7
AUSENCIA DE IMPACTO	5
COMPATIBLE	4
MODERADO	3
SEVERO	2
MUY SEVERO	0
CRÍTICO	-1

ASPECTO DEL MEDIO	PESO
Espacios Naturales Protegidos	0,25
Hábitats	0,15
Red Natura	0,30
SUMA TOTAL:	1,000

Asimismo, se ha asignado un peso a cada elemento del medio, jerarquizándose de mayor a menor ya sea por su calidad ambiental, por las restricciones de uso que se imponen sobre los mismos, por la dificultad de llevar a cabo medidas de corrección o compensación, y por la importancia o mayor conflictividad socioeconómica. De este modo, los pesos asignados a cada uno de los aspectos del medio estudiado son:

A continuación se presenta la tabla resumen de valoración de las distintas alternativas en función de los impactos generados, teniendo en cuenta tanto la fase de construcción como la de explotación, obteniendo como resultado final un valor que indica la idoneidad ambiental de una u otra. La tabla se obtiene del Anejo Nº8 “Caracterización de Alternativas”:

ASPECTO DEL MEDIO	PESO
Geología y Geomorfología	0,10
Hidrogeología	0,05
Paisaje	0,15

ALTERNATIVAS	HIDROGEOLOGÍA	GEOLOGIA	PAISAJE	HABITATS	RED NATURA	ESP.PROTEGIDOS
1A	SEVERO	SEVERO	COMPATIBLE	AUSENCIA	SEVERO	MODERADO
1B	MODERADO	MODERADO	MODERADO	AUSENCIA	SEVERO	SEVERO
2A	SEVERO	SEVERO	COMPATIBLE	COMPATIBLE	AUSENCIA	SEVERO
2B	MODERADO	MODERADO	MODERADO	COMPATIBLE	AUSENCIA	SEVERO
2C	MODERADO	MODERADO	COMPATIBLE	COMPATIBLE	AUSENCIA	SEVERO
3A	SEVERO	SEVERO	MODERADO	MODERADO	SEVERO	MODERADO
3B	SEVERO	SEVERO	MODERADO	AUSENCIA	AUSENCIA	AUSENCIA
3C	SEVERO	SEVERO	COMPATIBLE	MODERADO	SEVERO	MODERADO
3D	SEVERO	SEVERO	MODERADO	MODERADO	SEVERO	MODERADO
3E	MODERADO	MODERADO	MODERADO	SEVERO	SEVERO	MODERADO

A partir de las consideraciones indicadas con anterioridad, se da un valor a cada uno de los impactos generados y a la suma global se le da una puntuación final de 0 a 10. La valoración obtenida está comprendida entre 0 (valor más desfavorable) y 5 (valor más favorable), por lo que deberá realizarse la correspondiente transformación lineal para obtener puntuaciones entre 0 y 10, como con el resto de indicadores. La puntuación del Objetivo Ambiental para cada una de las alternativas es la que se indica en la tabla siguiente:

ALTERNATIVAS	HIDROGEOLOGÍA	GEOLOGIA	PAISAJE	HABITATS	RED NATURA	ESP.PROTEGIDOS	MEDIA PONDERADA	PUNTUACIÓN
	0,05	0,1	0,15	0,15	0,3	0,25		
1A	2	2	4	5	2	3	3	6,00
1B	3	3	3	5	2	2	2,75	5,50
2A	2	2	4	4	5	2	3,5	7,00
2B	3	3	3	4	5	2	3,5	7,00
2C	3	3	4	4	5	2	3,65	7,30
3A	2	2	3	3	2	3	2,55	5,10
3B	2	2	3	5	5	5	4,25	8,50
3C	2	2	4	3	2	3	2,70	5,40
3D	2	2	3	3	2	3	2,55	5,10
3E	3	3	3	2	2	3	2,55	5,10

4.1.3.- Objetivo de Afecciones

Es importante valorar la afección que las alternativas van a realizar sobre el territorio que atraviesan.

Por ese motivo se ha optado por incluir en el presente análisis comparativo de alternativas una valoración de afecciones tanto sobre el planeamiento urbanístico como sobre las edificaciones existentes en la zona de actuación.

Respecto al criterio de afecciones al planeamiento urbanístico, los diferentes niveles de afección se puntuarán de la siguiente manera:

- Muy severo: 0 puntos
- Severo: 4 puntos
- Moderado: 6 puntos
- Compatible: 8 puntos
- Ausencia de Impacto: 10 puntos

Respecto al criterio de afecciones a las edificaciones, los diferentes niveles de afección se puntuarán de la siguiente manera:

- Afección Alta: 0 puntos
- Afección Media: 5 puntos
- Afección Baja: 10 puntos

Finalmente, las dos puntuaciones se ponderarán al 50 % resultando una puntuación ponderada final del Objetivo de Afecciones que se muestra en la siguiente tabla:

TRAMO 1.-GANDIA				
ALTERNATIVA	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	AFECCIONES A EDIFICACIONES	MEDIA PONDERADA	PUNTUACION
1A	4,00	10,00	7,00	7,00
1B	6,00	5,00	5,50	5,50

TRAMO 2.-OLIVA				
ALTERNATIVA	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	AFECCIONES A EDIFICACIONES	MEDIA PONDERADA	PUNTUACION
2A	4,00	10,00	7,00	7,00
2B	8,00	0,00	4,00	4,00
2C	6,00	5,00	5,50	5,50

TRAMO 3.- DENIA - CALPE				
ALTERNATIVA	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	AFECCIONES A EDIFICACIONES	MEDIA PONDERADA	PUNTUACION
3A	8,00	10,00	9,00	9,00
3B	6,00	0,00	3,00	3,00
3C	8,00	5,00	6,50	6,50
3D	8,00	10,00	9,00	9,00
3E	4,00	5,00	4,50	4,50

4.1.4.- Objetivo Económico

Resulta fundamental analizar cada una de las diversas alternativas desde el punto de vista económico dado que es de gran importancia conocer el coste de la inversión de la futura infraestructura ferroviaria.

Con objeto de valorar las alternativas desde el punto de vista económico (Objetivo Económico), se ha realizado un cálculo del Coste de Inversión.

El coste de inversión incluye el correspondiente a la obra civil que se ha obtenido en el Anejo Nº 11.- Valoración Económica de las Alternativas. En este caso, se ha optado por comparar los Presupuestos de Ejecución Material de las alternativas.

En este caso, los valores extremos de la ley lineal de transformación que permiten transformar los valores representativos de cada una de las alternativas a una puntuación entre 0 y 10 son:

- Valor más desfavorable. Se toma como valor más desfavorable el correspondiente a un incremento del 50% de la máxima valoración obtenida.
- Valor más favorable. Se toma como valor más favorable el correspondiente a una reducción del 50% de la mínima valoración obtenida.

A partir de estas consideraciones se obtiene una puntuación del indicador coste de inversión para cada una de las alternativas como se indica en la tabla siguiente:

TRAMO 1.- GANDIA		
ALTERNATIVA	RESULTADO	PUNTUACIÓN
1A	66.678.684,01	4,27
1B	43.805.253,18	7,20

TRAMO 2.- OLIVA		
ALTERNATIVA	RESULTADO	PUNTUACIÓN
2A	135.279.452,38	4,88
2B	101.367.315,41	6,93
2C	143.988.556,87	4,36

TRAMO 3.- DENIA-CALPE		
ALTERNATIVA	RESULTADO	PUNTUACIÓN
3A	377.317.888,38	7,37
3B	643.888.383,43	4,03
3C	391.764.893,93	7,19
3D	385.718.739,31	7,27
3E	334.664.470,78	7,90

4.2.- Comparación de Alternativas

Para la elección de las alternativas más favorable que pasarán a Fase II, se desarrolla un método de tipo agregación total, en el que se obtiene la valoración de las alternativas como la suma ponderada de valoraciones parciales dadas desde el punto de vista de los objetivos descritos en el apartado anterior:

Cada uno de estos Objetivos se multiplica por un peso determinado. Las alternativas propuestas para Fase II son aquéllas que consigan el mayor valor tras la aplicación de los diferentes índices analizados. Se trata de un método cuantitativo que permite determinar las alternativas más adecuadas entre varias planteadas.

Por lo tanto, una vez valorados todos los indicadores de los cuatro objetivos desarrollados hasta ahora se ha obtenido la matriz de valoración y el indicador global de cada alternativa a partir del establecimiento de una ponderación de cada objetivo. En el caso de este Estudio se han utilizado los pesos específicos que aparecen a continuación:

ANÁLISIS COMPARATIVO	RANGO (Mín-Máx)	PESO
Objetivo Funcional	0-10	0,250
Objetivo Ambiental	0-10	0,250
Objetivo de Afecciones	0-10	0,200
Objetivo Económico	0-10	0,300
TOTAL	0-10	1,000

Dentro de cada uno de los objetivos, los pesos asignados a los diversos indicadores son los que se muestran a continuación.

OBJETIVO	INDICADOR	RANGO (Mín-Máx)	PESO
FUNCIONAL	Tiempo de viaje	0-10	0,300
	Calidad del trazado	0-10	0,200
	Demanda	0-10	0,500
	MEDIA PONDERADA	0-10	1,000
AMBIENTAL	Geología	0-10	0,100
	Hidrogeología	0-10	0,050
	Paisaje	0-10	0,150
	Hábitats	0-10	0,150
	Red Natura	0-10	0,300
	Espacios Protegidos	0-10	0,250
	MEDIA PONDERADA	0-10	1,000
AFECCIONES	Afecciones al Planeamiento Urbanístico	0-10	0,500
	Afecciones a Edificaciones	0-10	0,500
	MEDIA PONDERADA	0-10	1,000
ECONÓMICO	Coste de inversión	0-10	1,000

4.2.1.- Matriz de Valoración

A continuación se adjunta la matriz de valoración que se obtiene, con los pesos definidos. La ordenación de los diversos indicadores valorados dentro de la matriz presentada responde a la clasificación de estos en los cuatro objetivos definidos (funcional, ambiental, de afecciones y económico).

Para cada uno de los indicadores aparece el peso específico que se le ha otorgado para poder determinar un valor ponderado correspondiente al objetivo al que pertenece, así como la puntuación obtenida por las diferentes alternativas para ese indicador en concreto. También aparece la valoración ponderada (“media ponderada”) de los objetivos definidos en este análisis comparativo de alternativas.

TRAMO 1.- GANDIA																
OBJETIVO FUNCIONAL 0,25					OBJETIVO AMBIENTAL 0,25							OBJETIVO DE AFECCIONES 0,2			OBJETIVO ECONÓMICO 0,3	PUNTUACIÓN FINAL
CRITERIO PONDERACIÓN	SIMULACION 0,3	TRAZADO 0,2	DEMANDA 0,5	MEDIA PONDERADA	HIDROGEOLOGÍA 0,1	GEOLOGÍA 0,05	PAISAJE 0,15	HABITATS 0,15	RED NATURA 0,3	ESPACIOS PROTEGIDOS 0,25	MEDIA PONDERADA	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO 0,5	AFECCIÓN A EDIFICACIONES 0,5	MEDIA PONDERADA		
1A	5,77	7,46	10,00	8,22	2,00	2,00	4,00	5,00	2,00	3,00	6,00	4,00	10,00	7,00	4,27	6,24
1B	4,54	5,98	5,00	5,06	3,00	3,00	3,00	5,00	2,00	2,00	2,30	6,00	5,00	5,50	7,20	5,90
TRAMO 2.- OLIVA																
OBJETIVO FUNCIONAL 0,25					OBJETIVO AMBIENTAL 0,25							OBJETIVO DE AFECCIONES 0,2			OBJETIVO ECONÓMICO 0,3	PUNTUACIÓN FINAL
CRITERIO PONDERACIÓN	SIMULACION 0,3	TRAZADO 0,2	DEMANDA 0,5	MEDIA PONDERADA	HIDROGEOLOGÍA 0,1	GEOLOGÍA 0,05	PAISAJE 0,15	HABITATS 0,15	RED NATURA 0,3	ESPACIOS PROTEGIDOS 0,25	MEDIA PONDERADA	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO 0,5	AFECCIÓN A EDIFICACIONES 0,5	MEDIA PONDERADA		
2A	5,62	7,44	10,00	8,17	2,00	2,00	4,00	4,00	5,00	2,00	6,00	4,00	10,00	7,00	4,88	6,66
2B	4,85	6,74	5,00	5,30	3,00	3,00	3,00	4,00	5,00	2,00	5,50	8,00	0,00	4,00	6,93	5,96
2C	4,63	6,35	2,00	3,66	3,00	3,00	4,00	4,00	5,00	2,00	7,00	6,00	5,00	5,50	4,36	5,15
TRAMO 3.- DENIA - CALPE																
OBJETIVO FUNCIONAL 0,25					OBJETIVO AMBIENTAL 0,25							OBJETIVO DE AFECCIONES 0,2			OBJETIVO ECONÓMICO 0,3	PUNTUACIÓN FINAL
CRITERIO PONDERACIÓN	SIMULACION 0,3	TRAZADO 0,2	DEMANDA 0,5	MEDIA PONDERADA	HIDROGEOLOGÍA 0,1	GEOLOGÍA 0,05	PAISAJE 0,15	HABITATS 0,15	RED NATURA 0,3	ESPACIOS PROTEGIDOS 0,25	MEDIA PONDERADA	PLANEAMIENTO URBANÍSTICO 0,5	AFECCIÓN A EDIFICACIONES 0,5	MEDIA PONDERADA		
3A	8,97	5,34	1,50	4,51	2,00	2,00	3,00	3,00	2,00	3,00	5,10	8,00	10,00	9,00	7,37	6,41
3B	6,94	5,36	6,00	6,16	2,00	2,00	3,00	5,00	5,00	5,00	8,50	6,00	0,00	3,00	4,03	5,47
3C	7,25	5,31	7,50	6,99	2,00	2,00	4,00	3,00	2,00	3,00	5,40	8,00	5,00	6,50	7,19	6,55
3D	8,66	5,06	5,60	6,41	2,00	2,00	3,00	3,00	2,00	3,00	5,10	8,00	10,00	9,00	7,27	6,86
3E	2,62	5,00	6,80	5,19	3,00	3,00	3,00	2,00	2,00	3,00	5,10	4,00	5,00	4,50	7,90	5,84

4.2.2.- Análisis de los Resultado Obtenidos

Una vez valorados todos los indicadores y definidos los pesos específicos que tienen estos dentro del objetivo al que pertenecen, es posible obtener el resultado definitivo del análisis comparativo de alternativas.

TRAMO 1.- GANDIA					
ALTERNATIVAS	OBJETIVO FUNCIONAL 0,25	OBJETIVO AMBIENTAL 0,25	OBJETIVO AFECCIONES 0,2	OBJETIVO ECONÓMICO 0,3	PUNTUACIÓN FINAL
1A	8,22	6,00	7,00	4,27	6,24
1B	5,06	2,30	5,50	7,20	5,90

TRAMO 2.- OLIVA					
ALTERNATIVAS	OBJETIVO FUNCIONAL 0,25	OBJETIVO AMBIENTAL 0,25	OBJETIVO AFECCIONES 0,2	OBJETIVO ECONÓMICO 0,3	PUNTUACIÓN FINAL
2A	8,17	6,00	7,00	4,88	6,66
2B	5,30	5,50	4,00	6,93	5,96
2C	3,66	7,00	5,50	4,36	5,15

TRAMO 3.- DENIA - CALPE					
ALTERNATIVAS	OBJETIVO FUNCIONAL 0,25	OBJETIVO AMBIENTAL 0,25	OBJETIVO AFECCIONES 0,2	OBJETIVO ECONÓMICO 0,3	PUNTUACIÓN FINAL
3A	4,51	5,10	9,00	7,37	6,41
3B	6,16	8,50	3,00	4,03	5,47
3C	6,99	5,40	6,50	7,19	6,55
3D	6,41	5,10	9,00	7,27	6,86
3E	5,19	5,10	4,50	7,90	5,84

Observando los resultados obtenidos se pueden obtener las siguientes conclusiones:

Objetivo Funcional.

Respecto al Objetivo Funcional, las alternativas mejor valoradas se corresponden con aquellas que captarían una mayor demanda debido a la ubicación de sus estaciones.

Por lo tanto, según cada uno de los tramos, las alternativas mejor valoradas se corresponden con las siguientes:

- Alternativa 1A (Con la estación de Gandía dentro del casco urbano)
- Alternativa 2A (Con la estación de Oliva dentro del casco urbano)
- Alternativa 3C (Con la estación de Denia muy cerca del casco urbano)

Objetivo Ambiental.

Respecto al Objetivo Ambiental las alternativas mejor valoradas son aquellas que presentan una menor afección a la Red Natura y a Espacios Protegidos.

Por lo tanto, según cada uno de los tramos, las alternativas mejor valoradas se corresponden con las siguientes:

- Alternativa 1A (Discorre por el núcleo de población de Gandía y por lo tanto afecta en menor medida al medioambiente que la alternativa 1B que discurre por el exterior)
- Alternativa 2C (Todas las alternativas presentan la misma afección a Red Natura y Espacios protegidos pero la alternativa 2C discurre por terrenos geológicos más favorables)
- Alternativa 3B (Alternativa con la menor afección a la Red Natura y a Espacios Protegidos)

Objetivos de Afecciones.

Respecto al Objetivo de Afecciones, dado que la mayoría de las alternativas intentan evitar en todo lo posible discurrir por terrenos calificados como urbanos o urbanizables, resultan ser las mejor valoradas aquellas alternativas que discurren por zonas con baja concentración de edificaciones aisladas.

En este sentido resultan favorablemente puntuadas aquellas alternativas que discurren paralelamente a la AP-7 alejadas de zonas con alta concentración de edificaciones aisladas.

Por lo tanto, según cada uno de los tramos, las alternativas mejor valoradas se corresponden con las siguientes:

- Alternativa 1A (Discurre soterrada bajo el casco urbano de Gandía y posteriormente en su mayor parte paralelamente a la AP-7).
- Alternativa 2A (Discurre soterrada bajo el casco urbano de Oliva y posteriormente en su mayor parte paralelamente a la AP-7).
- Alternativa 3A y 3D (Discurren en su mayor parte paralelamente a la AP-7)

Objetivo Económico.

Respecto al Objetivo Económico, las soluciones con tramos soterrados y en especial con grandes tramos en túnel, resultan ser las peor valoradas. Por lo tanto, según cada uno de los tramos, las alternativas mejor valoradas se corresponden con las siguientes:

- Alternativa 1B (La alternativa 1A discurre soterrada bajo el casco urbano de Gandía).
- Alternativa 2B (La alternativa 2A discurre soterrada bajo el casco urbano de Oliva y la alternativa 2C presenta tramos en túnel).
- Alternativa 3E (Discurre en su mayor parte sobre la actual plataforma de la línea TRAM).

Media Ponderada.

Ponderando los cuatro objetivos anteriormente citados se concluye que las alternativas mejor valoradas, según cada uno de los tramos estudiados, se corresponden con los siguientes:

- Alternativa 1A. Alternativa que capta más demanda y con menor afección al entorno (medioambiente y a edificaciones aisladas). Destacar no obstante que se corresponde con la alternativa de mayor coste al discurrir soterrada bajo el casco urbano de Gandía.

- Alternativa 2A. Alternativa que capta una mayor demanda al discurrir por el centro urbano de Oliva. Presenta una baja afección a edificaciones aisladas. Destacar que presenta un coste elevado al discurrir soterrado bajo el casco urbano de Oliva.
- Alternativa 3D. Alternativa con un bajo coste relativo respecto al resto de alternativas del tramo 3 (sin llegar a ser la más barata) y muy baja afección a edificaciones aisladas.

4.3.- Selección de las Alternativas que pasan a Fase II

Las alternativas que finalmente pasan a la Fase II son las mejor valoradas y aquellas con una valoración final muy similar, por lo tanto, los resultados del análisis comparativo de alternativas muestran a las siguientes alternativas como aquellas que deben pasar a la siguiente fase:

- TRAMO 1.- GANDÍA
 - Alternativa 1A

Aunque la alternativa 1B presenta una valoración similar a la de la alternativa 1A no se considera conveniente sacar del núcleo de población de Gandía la estación que existe en la actualidad.

- TRAMO 2.- OLIVA
 - Alternativa 2A

Se considera que Oliva tiene una captación de la demanda importante por lo que se considera conveniente que la futura estación esté lo mejor situada respecto a su casco urbano.

- TRAMO 3.- DENIA - CALPE
 - Alternativa 3D
 - Alternativa 3C

La alternativa 3A, a pesar de que tiene una valoración parecida a las de las alternativas 3C y 3D que se proponen para la siguiente fase, define la futura estación de Denia muy alejada del casco urbano del citado núcleo de población por lo que se propone su descarte.